

SAB.

All dockor är Ångbåt.



Ångbåten

Informationsblad från
Sällskapet Ångbåten

Årg. 7 - December 1971
NUMMER

18

FESTPLAGG

är hissad på detta nummer av ÅNGRÅTEN. Det var redaktionens avsikt att numret skulle komma ut i god tid före jul. Dessvärre härjade sig influensan grundligt genom hela redaktionsfamiljen. Resultat: en rejäl försening.

Redaktionen i Lysekil

OMSLAGET

Föreställer bogserbåten ADOLF samt vår ångares back. Tecknaren hann tydligen med att vara flitig även med ritstiftet trots bogsertrössar och kommandon. På sidan 269 får vi veta mer om ångarens färd till varvet.

BILDEN TILL HÖGER

är unik. Det tillhör absolut inte ÅNGRÅTENs traditioner att frossa i personalia, men vi tycker att bilden verkligen är festlig och eftersom läsekretsen aldrig sett några besättningsmän på bild, så...
Fotot togs på GP-resan i somras av tidningens fotograf, som också ställt det till vårt förfogande.
Här har ni dem: Kapten, Styrman, De Duktiga Flickorna i Byssan, Chieften, Hamnrorgångaren, Förste, Andre och Tredje Maskinisterna, Eldarna ("trankokarne"), Backgästarna, Poopmen, Sven-Anders och Lelle Olvert.

PRESS-STOPP - PRESS-STOPP - PRESS-STOPP

Ett alldeles nyinkommet meddelande har fått oss att "bryta om" denna sida: nu NORDÖLAND (frå Marstrandsbolagets ss och nu LYSEKIL) har sålts för nedskrotning. Fartyget har de senaste tio åren trafikerat linjen Öskarshamn - Byxelkrok för Rederi AB Ölandsund.



ATT DOCKA EN ÅNGBÅT

Telefonen ringer då man sitter som djupast försjunken i sitt arbete. -Hej, det är Esshá, har du mycket att göra? -Jaa, ungefär som vanligt, svarar man och förstår att nu är det ångbåtsjobb i faggorna.

Och det är det naturligtvis. -Kan du vara med vid dockningen på onsdag? -Jovisst. (Ångbåtsjobbet går givetvis före alla andra, mera ekonomiskt lönsamma arbeten).

På onsdagsmorgonen skrämmer väckarklockan upp en vid halvsextiden, för klockan sju kommer bogserbåtarna och då skall allt vara klart för avgång. Ombord är också Inge och Per-Johan, för det fordras nästan tre man ombord under bogseringen.

Exakt på klockslaget mullrar bogserbåtarna ADOLF och ERIK runt nocken på Stenpiren och lägger sig med näsorna mot kajen för att diskutera förhållningens problem. Det tar inte lång stund. Bogserbesättningarna kan sin sak. Snart har vi kopplat ändarna, lägger loss från kajen och börjar färden nedför älven mot Lindholmens varv.

Väl framme får vi förtöja provisoriskt för att dockbasen skall kunna trimma upp fartygets babordsslagsida, ett resultat av dels en liten inbyggd sådan, dels omstuvning av förråd och annat för att kunna ta ut styrbords bunkertankar i lastrummet. Detta i sin tur för att varvet skall kunna byta några slitna och anfrätta bordläggningssplåtar i den forna kolboxen, där numera bunkertankarna är placerade.

Morgonen är fin, inte så kall som de föregående. Solen klättrar över hustaken och börjar värma och den kraftiga daggen torkar upp. Vid tiotiden kommer en dimbank drivande uppför älven men stannar lyckligtvis i höjd med Majnabbepiren där den yttersta båten delvis döljs av den fuktiga luften. Någon halvtimme signaleras det febrilt av älvens trafikanter, sedan lättar dimman och Älvsborgsbrons tilltalande kurvlinjer framträder igen mot en kallt blå himmel.

Efter att ha placerat cirka 6 ton på däck återstår endast "någon kvarts grads" slagsida och vi anses mogna för indockning. Under tiden har flytdockan gjorts i ordning, kölblocken anpassats efter fartygets nuförtiden något ovanliga bottenform och sänkts ner så att vi med den ena bogserbåten före kan dras in mellan docksidorna.

Så vidtar den ganska tidsödande stöttningen sedan fartyget med hjälp av dockans spelwires placerats i dess mitt. Under tiden har den lyfts just så mycket att kölblocken fått kontakt med båten. Fartyget hålls på plats med hjälp av stockar, som kilas mellan fartygsidorna och dockvallarna med träkilar. Först därefter är det dags att lyfta dockan. För att dockmästaren skall kunna kontrollera dockans läge är den försedd med både vattenpass och lod såväl i längskepps- som i tvärskeppsriktningen.

Vid ett-tiden på middagen kan man bege sig ner på dockans botten och beskåda fartyget underifrån. Botten är ganska slammig av älvvattnet men färgen sitter väl fast och verkar bra. Så vidtar genast spolning av botten för att inte slammets skall torka fast. Men det är varvets jobb och man kan lugnt ta färjan över älven och bege sig hemåt för att syssla med "något nyttigare".

Resultatet av allt detta kommer antagligen endast att bli några korta rader i loggboken: 27 oktober, förhållat kl 07 med två bogserbåtar till Lindholmens varv. Indockad kl 13.

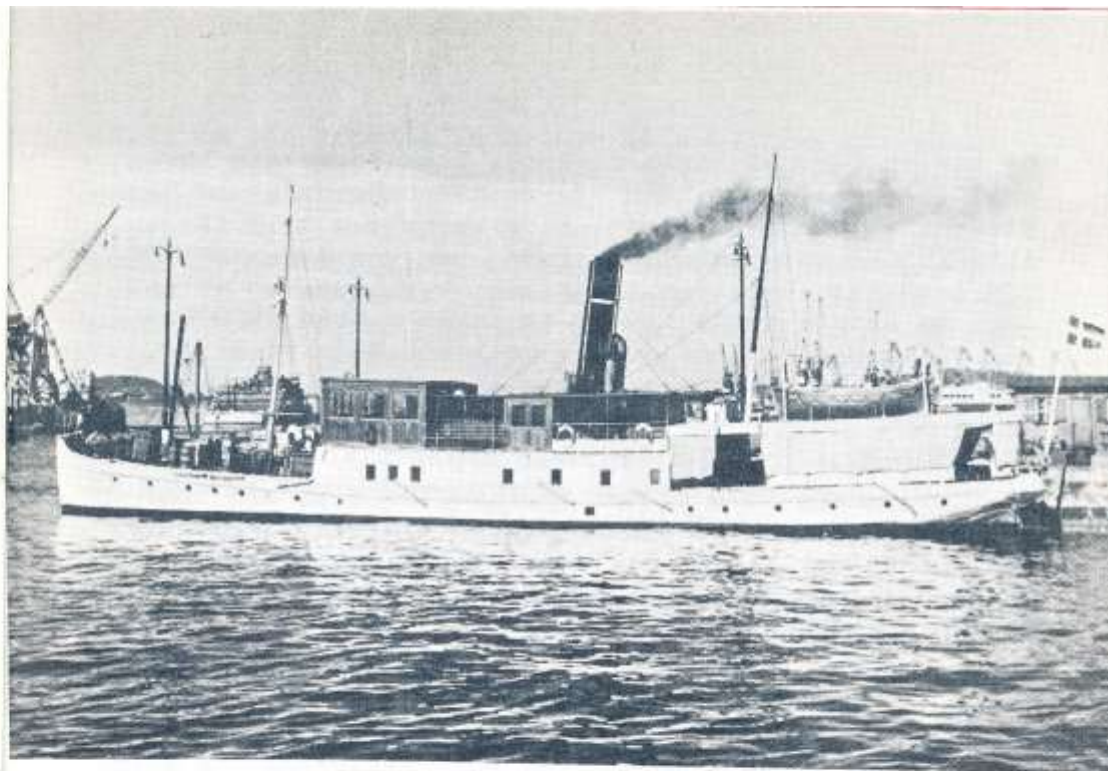
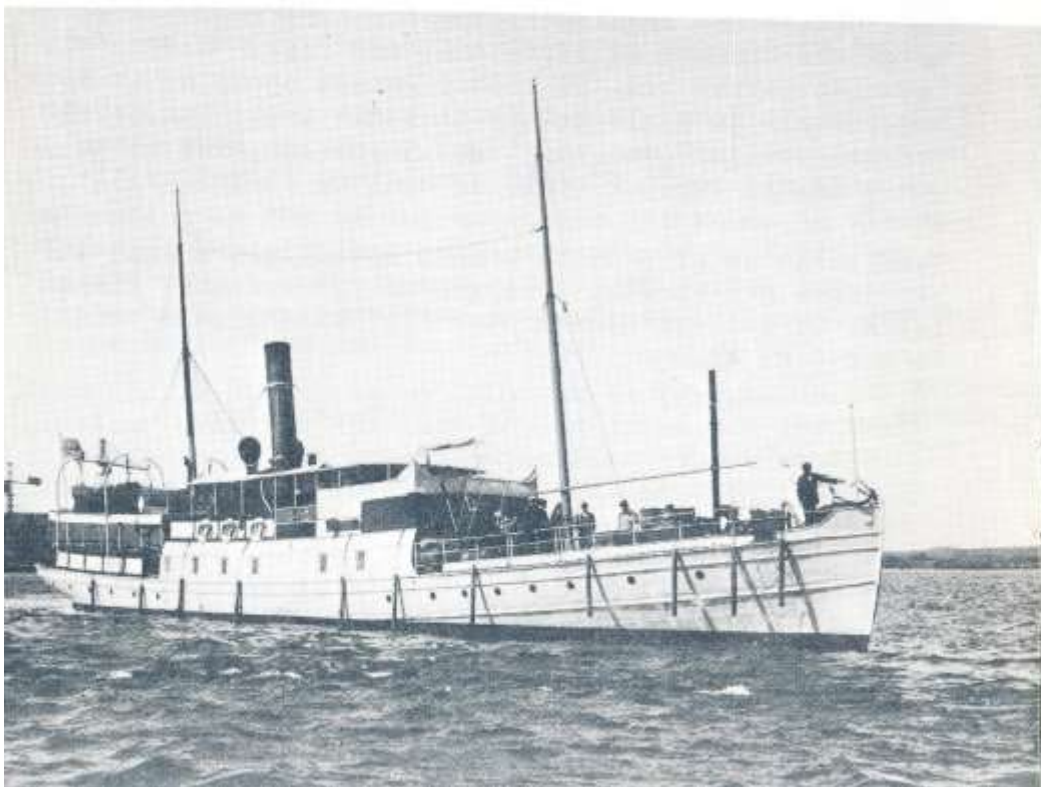
Boatswain.

Dag Almén fortsätter här sin serie om marstrandsbåtarna och berättar här om Marstrands Nya Ångfartygs AB:s ångare

S/S WESTKUSTEN

Sjökapten E.J. Elfversson var inte bara befälhavare i Marstrandsbolagets ångare ALBREKTSUND, utan också en högst betrodd tjänsteman, som kom att spela ungefär samma roll för Marstrandsbolaget som kapten Miltopaeus för Ångbåts AB Bohuslänska Kusten i Uddevalla. Han var sålunda också nautisk rådgivare och inspektör för det nya fartyg, som 1875 var under byggnad vid Lindholmens varv i Göteborg.

BILDERNA: WESTKUSTEN i två olika skrudar. Det torde ha varit tämligen friskt på den öppna bryggan. Foton från sent 20-tal och sent 40-tal av Sjöfartsmuséet resp. Dag Almén.



Marstrands Ångbåts AB hade detta år ombildats till Marstrands Nya Ångfartygs AB och en nyteckning av aktier till ett värde av 103000 kr hade ägt rum för att ekonomiskt underbygga den utvidgade verksamheten. Det nya företaget övertog i januari 1875 ångaren ALBREKTSUND jämte bryggor och övriga inventarier för 55000 kr. På Lindholmen växte konturerna fram av ångaren WESTKUSTEN, som i hela 77 år kom att trafikera Bohuskusten i bolagets regi.

Leveransen skulle ske den 15 mars 1876, men först den 22 maj meddelade kapten Elfversson, att ångaren var klar för slutbesiktning och provtur. Leveransförseningen är sålunda inte något nutida påfund. Med anledning härav reducerades priset med blygsamma 1,3% från 95000 till 93750 kr.

WESTKUSTEN påminde mycket om sin föregångare, men var något större och betraktades av samtiden som en ståtlig och modernt inredd ångare. Längden var 37,60 m, bredden 5,44 m och med sin ångmaskin om 180 IHK gjor-

de hon en fart på cirka 11 knop. I aktiebrevets huvud avbildades bolagets båda ångare mot bakgrunden av Marstrands välkända siluhett. Båda var mörka till färgen. ALBREKTSUND var bevisligen grön, men var även WESTKUSTEN det? Ett aktiebrev är en sak, verkligheten en annan. De äldsta kända foton av ångaren från 1800-talet visar henne vitmålad med mellandäckets rundning i grått. Marstrandsbolaget var ensamt om detta klädsamma mode, som behölls på ångaren LYSEKIL ända till ombyggnaden 1951.

På försommaren 1876 sattes WESTKUSTEN in på sin trad Göteborg - Marstrand - Stenungsund - Lysekil givetvis under befäl av kapten Elvfersson. Den nya eleganta ångaren alturnerade med ALBREKTSUND, som nu fördes av kapten Gustaf Dahlgren.

WESTKUSTEN klarade sig helskinnad genom åren. När bolaget 1922 övertog trafiken på Göteborgs norra skärgård blev hon jämte INLAND närtrafiksfartyg med Rörö som slutbrygga. Efter regimskiftet 1936 återvände hon till tjörntrafiken, för vilken hon var särdeles lämpad. Någon gång fick hon utsträcka färderna till Gravarne, innan den dramatiska sortin från Bohuskusten ägde rum 1953.

WESTKUSTEN har under åren genomgått många och omfattande ombyggnader och moderniseringar för att kunna hävda sig i konkurrensen med nyare och bekvämare fartyg. Mellandäckets rundade sidor rätades upp och gav större bredd åt övre däck. Akterdäck försågs med trätak och en ny dampsalong kom till akter om skorstenen. Vid sekelskiftet flyttades livbåtarna till akterdäckets tak. Året 1900 var ekonomiskt dåligt för bolaget, som inte kunde ge någon utdelning på aktierna. Höga kolpriser och dyrbara reparationer på fartygen orsakade förluster. Både LYSEKIL och WESTKUSTEN hade fått nya pannor inlagda och flera förbättringar hade företagits på maskin och inredning. 1901 blev emellertid bättre med 6% utdelning.

Så småningom fick WESTKUSTEN trätak även över salongsdäcket, medan kommandobyggnaden förblev öppen ända till

1932, då den byggdes in med en låda av teak mer praktisk än klädsam. Men man vänjer sig vid mycket. I jämförelse med nutidens påbyggda fartyg var WESTKUSTEN fortfarande ett vackert och smäckert fartyg med sina långa svepande linjer och ålderdomligt böjda stäv. Under 40-talet tillkom nya bestämmelser för bostadsutrymna ombord, vilka fordrade dyrbara ombyggnader på samtliga fartyg. 1949 var hela maskinanläggningen mogen för utbyte. Någon motor fanns inte att få till rimliga kostnader. I stället fick fartyget överta ångaren BYFJORDENS panna och maskin, vilken utvecklade 245 IHK. Bohuslänska Kustens forna ångare hade sålts till Öckeröbolaget blivit motoriserad och fått namnet BURÖ.

Bolaget orsakades alltså stora kostnader. Trots ett visst statligt och kommunalt stöd måste företaget slutligen ge upp konkurrensen med kung bil. Driftkostnaderna stod inte i proportion till frakt- och biljettintäkterna.

Ett nytt företag med sjökaptan Bertil Skanse som huvudredare bildades under namnet Marstrands Rederi AB och övertog 1951 det gamla bolagets fartyg för ett sammanlagt pris av 175000 kr. WESTKUSTEN ingick för 20000 kr. Fartygen moderniserades: LYSEKIL, S:t ERIK, ALBREKTSUND och TJÖRN fick efterhand motordrift och BOHUSLÄNS panna blev oljeeldad, medan MARSTRAND och WESTKUSTEN behöll sina kolslukande pannor. Ett nybygge, som fick namnet MARSTRANDSFJORDEN, beställdes i Hamburg, men blev tyvärr inte klart förrän på eftersommaren 1951, då större delen av säsongen redan var slut.

Med hjälp av subventioner kunde vintertrafiken hjälpligt upprätthållas. Underskotten, som uppgick till över 200000 kr, täcktes till större delen av statsmedel. Till 1 april 1952 beviljades ytterligare 100000 kr och så var trafiken säkrad ännu en tid framåt. Till slut gick det inte längre. Kommunerna var inte villiga att bidra med pengar, vilket var en förutsättning för statsunderstöd. Endast en mindre summa beviljades följande år, varför Marstrands Rederi AB sågs sig nödsakat att sälja sitt nyförvärv MARSTRANDSFJORDEN, som insatts



i Öresundstrafik. Fartyget såldes till Grekland. De båda ångarna MARSTRAND och WESTKUSTEN utbjöds till försäljning och förvärvades av Egon Stjerna i Malmö. Söndagen 1 februari 1953 anträdde de båda fartygen sin resa till Skåne för att sättas in i den kraftigt ökande trafiken över Öresund. WESTKUSTEN bogserades obemannad av MARSTRAND, men ville tydligen inte vara med på nya äventyr. I den friska vinden slet hon sig och råkade på drift in i osvepta farvatten mot danska landet. Hon försvann i mörkret och MARSTRAND sökte sig in till Varberg för att invänta dagsljuset.

Besättningarna på ett par danska fiskebåtar påträffade på tisdagen rymlingen och bogserade henne till Grenå. Fiskarna väntade sig naturligtvis en storartad bärgningslön, men ägaren påstod, att WESTKUSTEN var avsedd för skrotning, varför 19000 ansågs tillräckligt för den herrelösa ångaren.

Skrotfirman B.O.Petersen i Köpenhamn köpte fartyget för 23000 och sedan dess har ingen sett till den gamla ångaren, som i 77 år gjorde trogen tjänst på bolagets olika linjer i Bohuslän.

En som däremot höll ut till det bittra slutet och än i dag lever i högönsklig välmåga i Stockholm är bolagets tredje ångare, som fick namnet S:t ERIK och vars historia kommer att tecknas i nästa nummer av ÅNGBÅTEN

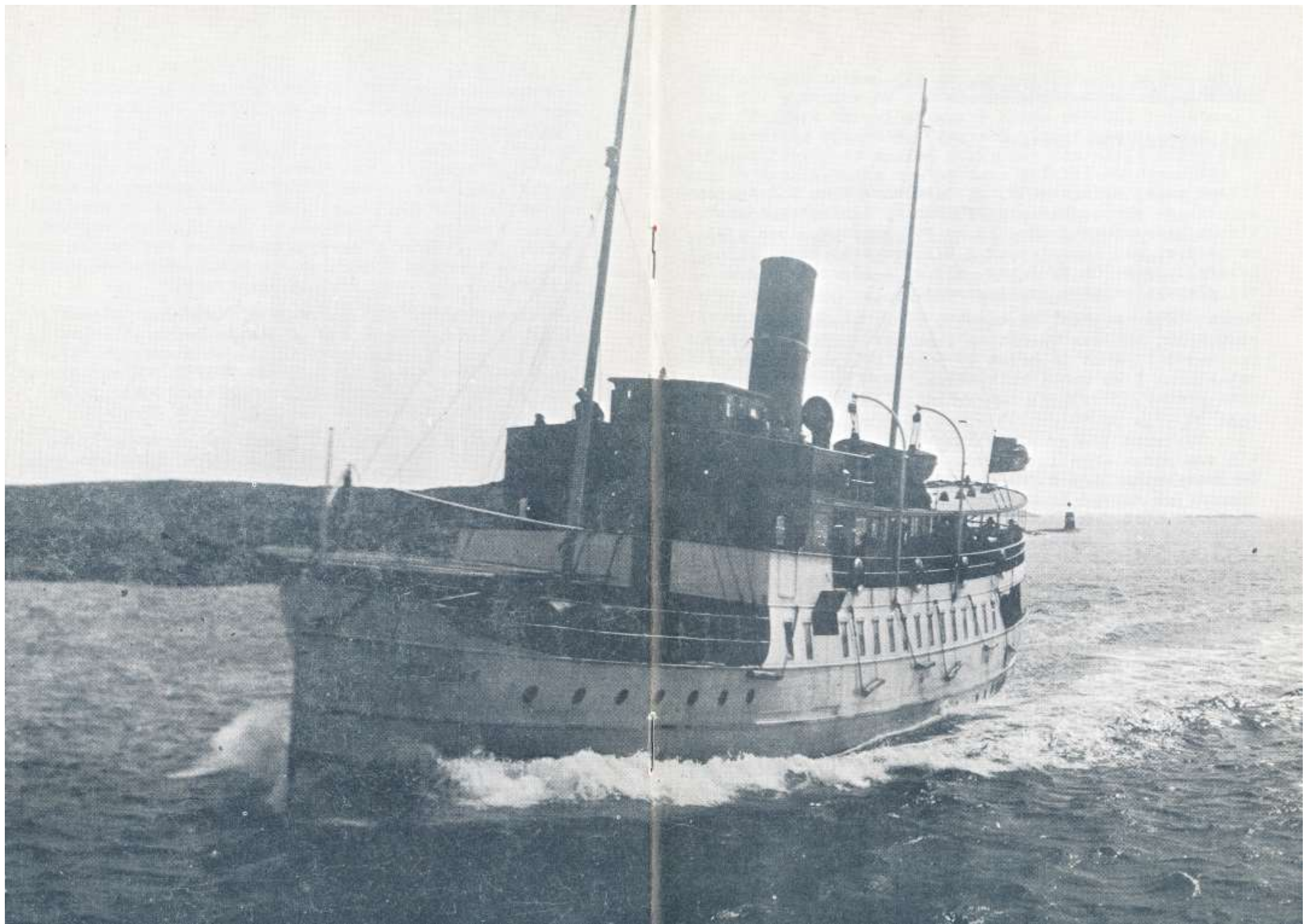
*

BILDEN TILL VÄNSTER

visar ss WESTKUSTEN vid kaj i Marstrand en sommareftermiddag i slutet av 40-talet. Backen är belamrad med allsköns gods, passagerarna lutar sig nyfikna över relingen, röken stiger stilla ur skorsten och biffrör och i bakgrunden ligger segelyachtarna med stävorna mot den svaga eftermiddagsbrisen.

Lägg märke till den karaktäristiska kommandobryggan i teak.

Foto Dag Almén.



Underhållsarbeten vintern 71-72.

Liksom under tidigare år, planerade vi även i år ganska omfattande skrovarbeten på BOHUSLÄN. Sjöfartsinspektionen hade diskret påpekat en del skavanker och själva hade vi med tusenlappar i blicken sett många skönhetsfel. Nytt för året var, att vi i någorlunda god tid planerat själva arbetsgången.

Genast efter seglationsstoppet, efter säsongens 62 gångdagar, började Operation Tankflyttning. När kolepoken var till ända i början av 50-talet, placerades oljetankarna i de gamla kolboxarna, just där vi nu skulle byta plåtar. Styrbords tankar måste flyttas till den enda möjliga platsen: lastrummet genom maskinrumskottet. Tankarna tömdes på kvarvarande olja, varvid BOHUSLÄN som många ängsliga iakttagare meddelade oss, krängde över betänkligt åt andra sidan. Plats röjdes i lastrummet och därvid fick vattenpump och mycket annat demonteras. Under noggrann brandbevakning tog de djärve männen hål i maskinskottet och alla rör kunde lossas. Med patenttaljor och med halva millimetrar till godo kom tankarna slutligen till lastrummet.

I början av november sänktes Lindholmens flytdocka och BOHUSLÄN kunde lyftas under dockmästarens stränga bevakning. Vårt fartyg är en aning svårdockat, eftersom hon ju inte liknar dagens lådfomade fartyg utan mer en yacht.

MITTUPPSLAGET visar ss BOHUSLÄN i full fart genom Kråkesundsgap. Som synes saknar kommandobryggan vindskydd varför bilden förmodligen är tagen under första världskriget. Lägg också märke till hennes höga fribord och ventilerna akterut.

Fotot är taget av Hugo Hallgren, Lysekil. Glasnegativet har lånats ur Vikarvets samlingar.

Första dagen infann dig en man med låda på magen, en låda för provning av plåttjockleken med ultraljudsvågor. Tidigare har vi tvingats borra provhål i plåten, som därefter uppmätts. Eftersom värmeisoleringen mot skrovet består av smulad kork, har det varit svårt att utan hjärtklappning svetsa igen provhålen. Denna för oss nya och angenäma metod gav dessutom positiva resultat i de plåtar vi inte tänkte byta.

Varvet plockade raskt fram skärbrännarna och snart var sex av plåtarna midskepps avlägsnade. "Maskin" trivdes inget vidare, eftersom det blev dragigt och stökigt hos dem. Sakta men säkert byggdes dock bordläggningen upp igen med nitning ovan vattenlinjen såsom vi av historiska skäl vill ha det. Nya spant kom till och en vidsträckt intryckning i sidan, cirka 10 cm djup över många kvadratmeter, försvann. Att köksinredningen delvis fick rivas fick vi ta med jämnmod. Visste ni, att sådan avbärarlist vi har på BOHUSLÄN inte finns att få tag på utan måste pusslas ihop av järnstycken under huvudbry?

Sista november gick hon i sjön och drogs av Röda Bola-get till Stenpiren, där vi fått Betelskeppet till granne. Innan varvet släppte iväg henne hade också de sista gamla gistna träfönstren på babordssidan bytts ut. Att övriga kontroller från myndigheternas sida såsom undersökning av roder, propeller och bottenventiler verkställdes när vi dockade, är självklart. Troligen blir det ny dockning till våren, trots allt, eftersom vi inte kunde måla färdigt på grund av ömsom frost, ömsom fukt.

Under flera år har vi haft besvär med läckage i taket på promenaddäcket. Ny papp har lagts och även plastduk. Akterut har det lyckats ganska väl men vid ena sidan av skorstenen hittade vi en del dåligt virke i taket. Vid utbytet av detta kommer även det lilla matsalspenteriet att renoveras.

För några år sedan fick röksalongen en grundlig genomgång. Nu har turen kommit till matsalen, som efter studier av gamla foton till våren kanske framstår i en ny och bättre dager.

I penteriet på akterdäck blir det en del kompletteringar efter fjolårets ombyggnad. Det mesta är väl färdigt men kokplats, matta och annat tarvar en del arbete.

Däcksgången om babord, stundtals även kallad maskingången, hade en mängd gammal färg och kabel i taket. Med blåslampa, ny färg och ny kabeldragnings kommer detta iögonenfallande ställe att se snyggare ut.

Biblioteket skall efter rummets uppsnyggning dväljas i gamla elförrådet, samtidigt som vi förberett arbetet med att av gamla färgförrådet, ursprungligen besättningens klosettrum, göra ett välbehövt dusch- och tvättrum.

Förutom dessa arbeten kommer naturligtvis sedvanliga underhållsarbeten såväl i maskin som på däck. Några jobb måste dock stå över till nästa år, bland andra bytet av innerskorsten, eftersom vi i år mer än tidigare känner av bristen på frivilliga krafter under vinterns arbetskvällar. Måhända stiger våra anspråk på arbetstakten för varje år men samtidigt ökar också kraven utifrån på Sällskapet efter tidigare framgångar.

Redax

*

FÖRSTAKLASSPASSAGERARIEN

på bilden till höger har vi inte kunnat lista ut identiteten på. Vem är han, mannen med det yviga vita kindskägget och blomsterbuketterna? Är det en samtida berömdhet, som vinkas av en kollega efter avslutad sommarejour medan övriga förstaklasspassagerare, hotellets bärare och en besättningsman leende ser på? Ångaren är LYSEKIL och bilden är tagen vid sekelskiftet, förmodligen i Lysekil.

Foto ur Vikarvets samlingar

*



DJUR OMBORD

Har vi djur ombord i BOHUSLÄN? Ja, det har vi nog, men de är svåra att upptäcka. Man hittar dem först sedan man börjat studera SVENSKT NAUTISKT LEXIKON (Wahlström & Widstrand 1920). En hygglig kollega, som känner mina intressen, överlämnade härförliden ett exemplar av denna gamla fina publikation, som verkligen är en tillgång för den intresserade.

Författaren, Gustaf Sandstedt, har kostat på sig en uttömmande underrubrik: 'Praktisk uppslagsbok för sjömän och maskinfolk (!), skeppsmäklare, skeppsredare, konsultspersonal, sjöassuradörer, jurister m.f!. Ja, nog spänner denna uppslagsbok om mycket, men nu skall jag försöka undvika den vanliga urspåringen, som inträffar praktiskt taget varje gång man tar en uppslagsbok i sin hand. Man får ögonen på ett ord i förbigående och så glömmar man vad man egentligen letade efter. Nu till djuren alltså.

Någon apa har vi inte ombord. I tremastade segelfartyg fanns de emellertid. Det var ett gaffelsegel, som fördes på stormasten.

Kölsvinet är väl det mest namnkunniga av "fartygsdjuren". Historierna om unga sjömäns nesa i samband därmed är legio. Men vad är då detta djur? Jo, så här står det: "Kölsvin, på träfartyg den av timmer bestående förbindningen, som inombords är bultad till kölen ovanpå bottenstock och zittror. På järnfartyg består kölsvinet av kantställda plåtar, nitade till botten och tanktak medelst vinkeljärn. Det är då genomgående eller interkostalt. Järnkölsvin av U-sektion förekomma även". Det var väl enkelt, eller hur?

Katten sägs ha nio liv. Ombord förekommer katt i två huvudbetydelser: dels i betydelsen kattgina dvs "gina iskuren mellan kattblocket och kranbjälken", dels "straffredskap i forna dagar, bestående av en kort tågända med nio svansar, vardera försedd med tre knopar". Stackare som fick smaka den!

Kattens maka kallas katta. Så inte ombord. Där är katta ett verb, som kan betyda "1) straffa med katt; 2) katta ankaret, att hiva eller hala det medelst katten från klyset tills det hänger under kranbjälken; 3) katta tampen på ett tåg, att tillspetsa dess tamp genom flätning för att lättare kunna sticka in det i en kaus eller ett block".

Vid det här laget bör läsaren kunna gissa sig till var kattdäverten finns. Javisst: "----, dävert på backen för ankarets kattning. Förekommer på ångare av äldre dato (!!!). Utropstecknen är signaturens.

Kattungar har jag inte kunnat hitta några, fastän de brukar vara många. Däremot finns många bindeord med "katt" som stam.

Fiskarna brukar vilja hålla sig i sjön och det brukar fordras både konst och tålmod att få dem ombord. Men två finns redan ombord; "1) håll i däckets för mast eller pump. Även den tjockare delen ovanpå däckets omkring dessa; 2) fisk kallas även den krok i ändan av ett svårt tåg, varmed man fiskar ankarflyet, då man skall hiva upp detta på relingen".

Kornviveln var kanske inte så aptitlig, då den dröste ur skeppsbröden förr i tiden. Men råttorna var och är väl de mest avskydda skeppsdjuren. De fanns ju verkligen förr i tiden i stort antal ombord i långseglarna. För att bekämpa dem skulle råttfällor "finnas på fartyg där det finns anledning att misstänka närvaron av råttor. Om man för last, som kan taga skada av råttorna, bör man ej underlåta att även hava katter ombord, därmed kan man fria sig mot ersättningsanspråk. Rättskyddare, bleckskivor som sättas på förtöjningarna för att hindra råttor att komma ombord eller gå i land på förtöjningarna, om man ligger på eller kommer från pestsmittad ort". Numera bekämpas dessa smittospridare betydligt effektivare med sk periodisk råttutrotning, dvs fartygen underkastas fortlöpande kontroll.

Mössen anses betydligt mera trevliga än råttorna. Så ock ombord: "Mus på ett tåg, ett slags dyna lagd om tåget för att förhindra slirning". "Musa en hake, genom hålet i yttersta spetsen av en hake sticka en bändsel eller ett garn och surra det om hakhalsen för att hindra haken att 'hugga ur'. Om hål saknas, lägger man 'musningen' omkring hakeus yttre ända och halsen, tager ett par krysstörnar runt alla parterna och knopar sladdarna".

Ni hängde väl med?

Nej, dags att avnjuta en mulstek. Vad det är? Ja, det kanske vi kan återkomma till, om redaktören vill.

SHB

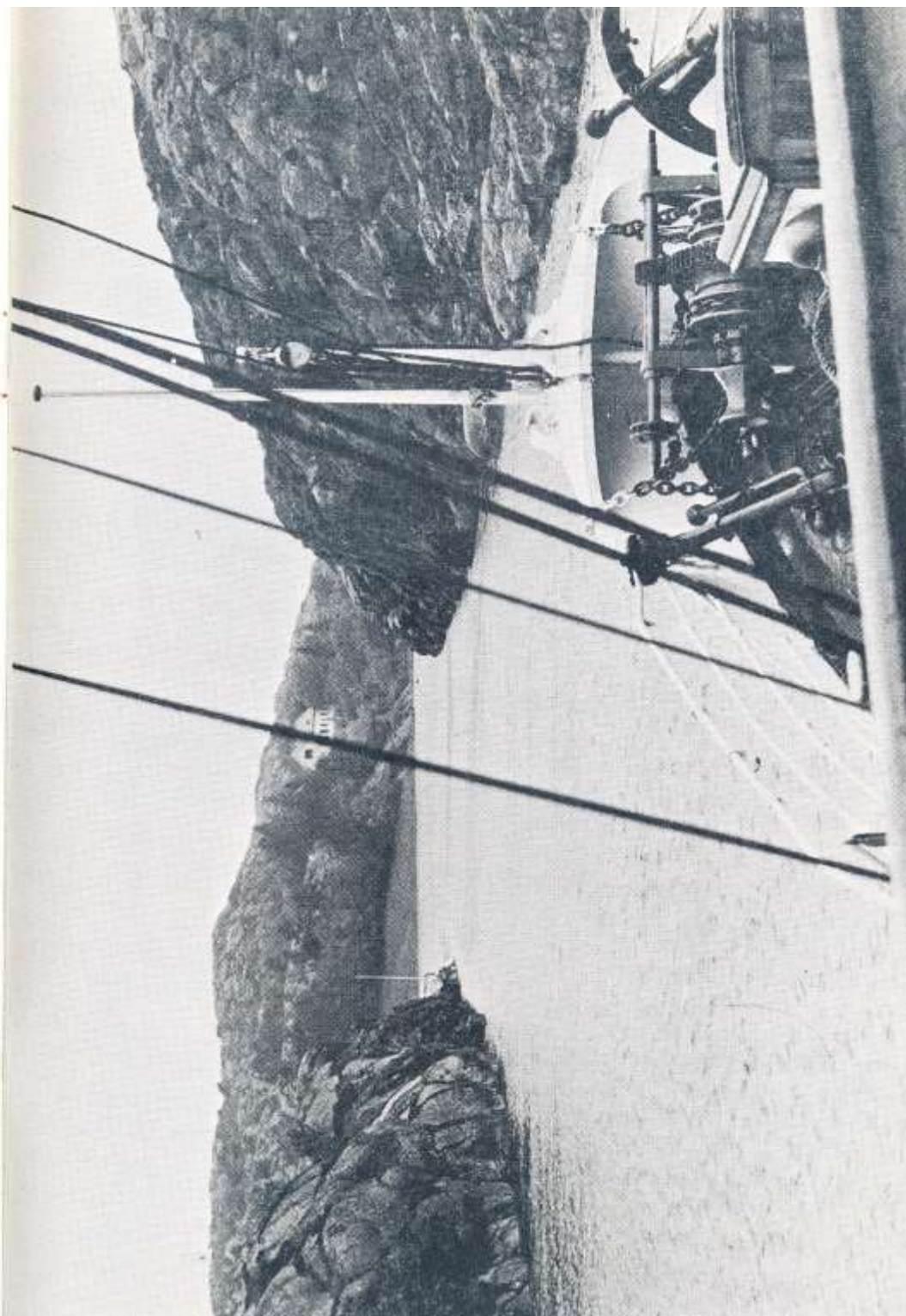
*

DAS GEHT NICHT! DAS GEHT NICHT!

(det går inte! Det går inte!) Detta högljutt framförda tyska utrop kunde höras på vårt fartygs kommandobrygga på en av våra tidigaste seglingar, troligen 1967. Göteborgs Universitet hade chartrat fartyget och ombord befann sig en stor skara utländska professorer. En tysk sådan dristade sig försynt upp på bryggan och just då han kom upp såg han något skrämmande: framför ångaren fanns endast ett smalt dike omgivet av skrovliga granitsidor. Och där ämnade sig tydligen denna jätteångare genom! Herr Kapitän, das geht nicht!

Visst log man lite vid ratten när professorns rop genljöd över fartyget. Men nog skall det erkännas att vår egen allra första passage av Albrektsund var nog så spännande när de höga granitväggarna helt tätt svepte förbi ångarens sidor. Eftersom Marstrand är den hamn ångaren har flest seglingar till, genomseglas Albrektsund åtskilliga gånger varje sommar. Passagen är alltid lika omtyckt av våra passagerare och åtskilliga säger, att detta är enda riktiga sättet att nalkas Marstrand.

Foto Ingvar Strömblad. 3/9 1967.



ÅNGBÅTSGÅVOR

Varför inte ge en BOHUSLÄN-trycksak i gåva och samtidigt göra reklam för vår verksamhet?

FOTOGRAFIER, svartvita, format ca 40x60 cm, enl. vidstående bilder. Levereras i rulle och kan lätt monteras på kartong. Pris per st 25:-
Glöm inte tala om vilken bild ni önskar.

RITNING, tryckt på kraftigt papper, format 100x75 cm. En direkt kopia av varvets originalritning. Pris 15:-

SS BOHUSLÄN - Sällskapet Ångbåtens fartyg, en historik av Dag Almén, 32 sidor text och bilder, format 18x18 cm. Pris 10:-

BILDMAPP, 16 fotografier på verkligt trevliga gamla bohuslänska ångbåtar, format 22x28 cm. Pris 20:-

VYKORT, på ångfartyget BOHUSLÄN, 3 olika (2 vykortsformat + ett 21x14 cm). Sats om 6 st 4:50.

Sätt in resp. belopp på Sällskapets postgiro 621606-3 eller bankgiro 673-6862. Bifoga 1,20 i porto.

GLÖM INTE SKRIVA VAD NI ÖNSKAR!



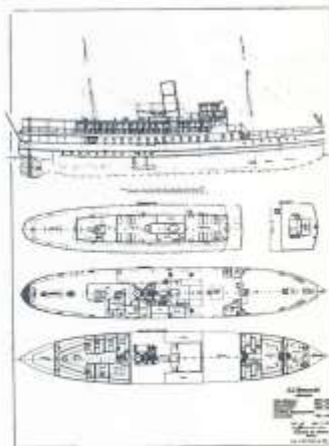
1.



2.



3.



SLUTET PÅ 130 ÅRS ÅNGTRAFIK

De nio ångbåtarna i Wilson Line's flotta har nu försvunnit som resultat av den fortlöpande rationaliseringen inom EWL i och med försäljningen 1970 av ss CIGERÖ och ss ROLLO. De har övertagits av ett rederi på ögruppen Maldiverna och plöjer nu Indiska Oceanen.

De två systerfartygen byggdes 1954 i Leith av Henry Robb Ltd. De trafikerade rederiets Göteborgs- och Stockholmslinjer från leveransen fram till ss SPERÖA leverans 1966 och seglade därefter bland annat mellan London/Felixstowe och Östra Medelhavet. Båda fartygen är på cirka 2500 dwt och har utrymmen för tolv passagerare. Samtliga passagerarhytter har separat badrum.

Tilläggs kan att Wilson Line började med ångfartyg redan 1835, då de med ett chartrat fartyg öppnade "the first line of steam communication between Hull and France". 1840 öppnades reguljär ångfartygstrafik mellan Hull och Sverige. Det första propellerdrivna fartyget synes ha varit SCANDINAVIAN, byggt 1852 och sedan omdöpt till TASSO, ett typiskt "Wilsonnamn".

Fritt översatt ur "The Green Hull" -sag

OMSLAGETS SJÖTA SIDA är en annons ur 1959 års Ångbåtsturlista.

ÅNGBÅTEN utges av Sällskapet Ångbåten, Box 2072, 405 12 Göteborg 2. Huvudredaktör och ansvarig utgivare Yvonne Starmark. Redaktionen adress: "Ångbåten", o/o Starmark, Gamla Strandgatan 29, 453 00 Lysekil.

A.-B. MARSTRANDS MEKANISKA VERKSTAD

MARSTRAND

Fullständig varvsrörelse
med 6 slipar. Största och
modernaste verkstad för
inmontering av motorer i
såväl järn- som träfartyg

Försäljare av AVANCE-Motorn

Telegramadr.: MOTORVERKSTADEN. Tel. 5 o. 45 växel

Kasta loss

från vardagen och kom
med oss! Idealsemestern
tillbringas på en färd med
SVEABÅT
runt den svenska kusten.

Besök i intressanta städer och på historiskt ryktbara
platser . Tillfällen till friluftsbad . Omväxlande
scenerier . Rekreation . Nöjen . Komfort . Gott
bord . Låga priser . BEGÄR PROSPEKT!

Upplysningar och biljettbeställningar hos

SVEABOLAGETS ÅNGBÅTSKONTOR

S:t Eriksgatan 2 . GÖTEBORG . Tel. 13 02 05, 13 02 04